Deutscher Bundestag
5. Wahlperiode

Drucksache V/3244

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
III/6 — 92001 — 5446/68

Bonn, den 9. September 1968

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 325. Sitzung am 31. Mai 1968 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Entwurf, wie aus der Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt er gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist aus der Anlage 3 zu ersehen.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Brandt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung der Haftungshöchstbeträge nach dem Straßenverkehrsgesetz vom 15. September 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1362), wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Abs. 1 Satz 2 erhält der zweite Halbsatz folgende Fassung:

   „sie ist zu erteilen, wenn der Nachsuchende seine Befähigung durch eine Prüfung dargetan hat, wenn er nachweist, daß er die Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr beherrscht, und wenn nicht Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, daß er zum Führen von Kraftfahrzeugen ungeeignet ist."

2. In § 5b wird folgender Absatz 6 angefügt:

   „(6) Können Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen aus technischen Gründen oder wegen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs nicht auf der Straße angebracht werden, haben die Eigentümer der Anliegergrundstücke das Anbringen zu dulden. Schäden, die durch das Anbringen oder Entfernen der Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen entstehen, sind zu beseitigen. Wird die Benutzung eines Grundstücks oder sein Wert durch die Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen nicht unerheblich beeinträchtigt oder können Schäden, die durch das Anbringen oder Entfernen der Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen entstanden sind, nicht beseitigt werden, so ist eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Zur Schadensbeseitigung und zur Entschädigungsleistung ist derjenige verpflichtet, der die Kosten für die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu tragen hat. Kommt eine Einigung nicht zustande, so entscheidet die höhere Verwaltungsbehörde. Vor der Entscheidung sind die Beteiligten zu hören."

3. In § 6 Abs. 1 wird nach Nummer 3 folgende neue Nummer 4 eingefügt:

   „4. die Beschaffenheit, Ausrüstung und Prüfung der Fahrzeuge, um die Insassen bei einem Verkehrsunfall vor Verletzungen zu schützen oder deren Ausmaß zu mildern;".

4. In § 6 Abs. 1 werden die bisherigen Nummern 4 bis 6 die Nummern 5 bis 7.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft, Artikel 1 Nr. 1 jedoch erst nach Ablauf der in der noch zu verkündenden Ausführungsverordnung genannten Frist, spätestens aber am 1. Juni 1969.

Begründung

Zu Artikel 1 Nr. 1, 3 und 4

Im Jahre 1967 ereigneten sich im Straßenverkehr nach vorläufigen statistischen Unterlagen 335 084 Unfälle mit Personenschäden, 461 311 Menschen wurden verletzt; 17 061 wurden getötet.

Diese erschreckenden Zahlen verlangen alle Anstrengungen des Gesetzgebers, um den Menschen im Straßenverkehr — soweit dies möglich ist — zu schützen oder wenigstens die Unfallfolgen zu mildern. Hierzu sollen die Nummern 1 und 3 eine Handhabe bieten.

Die 8. Gemeinsame Verkehrssicherheitskonferenz des Bundes und der Länder hat am 24. Juni 1965 in München folgende Entschließung gefaßt:

„D. Maßnahmen zur Verbesserung der Erstversorgung von Unfallverletzten im Straßenverkehr

I. Erstversorgung durch Laien

1. Ausbildung in Erster Hilfe

   a) Wie schon die Führer von Kraftomnibussen sollten auch die Führer von Kraftdroschken und Mietwagen verpflichtet werden, sich einer Ausbildung in Erster Hilfe zu unterziehen.

   b) . . .

2. Unterrichtung über Sofortmaßnahmen am Unfallort

   Es wird empfohlen, für den Erwerb der Fahrerlaubnis aller Klassen die Teilnahme an einer Unterrichtung über ‚Sofortmaßnahmen am Unfallort' vorzuschreiben.

3. Mitführen von Verbandkästen im Kraftfahrzeug

   Das Mitführen eines Verbandkastens (DIN A 13163 oder DIN B 13164) sollte für alle Kraftwagen vorgeschrieben werden."

Die bereits bestehende Verpflichtung für Führer von Kraftomnibussen, sich einer Ausbildung in Erster Hilfe zu unterziehen (§ 15 e Abs. 1 Nr. 6 StVZO), kann als „sonstige zur Erhaltung der Ordnung" erforderliche Maßnahme über den Straßenverkehr auf § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG gestützt werden. Denn angesichts der regelmäßig großen Zahl von Omnibusinsassen, die dem Führer des Omnibusses nicht bekannt sind und die untereinander keine Beziehungen haben, muß immer damit gerechnet werden, daß durch eine plötzliche Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens eines Omnibusinsassen die Ordnung im Straßenverkehr gestört werden kann. Das gilt für Kraftdroschken und Mietwagen nur beschränkt, für die übrigen Kraftfahrzeuge gar nicht. Deshalb müssen, um der erwähnten Entschließung der 8. Gemeinsamen Verkehrssicherheitskonferenz Rechnung zu tragen, die im Gesetz bestimmten Voraussetzungen für den Erwerb der Erlaubnis zum Führen eines Kraftfahrzeugs ergänzt werden.

Dabei soll nur die Beherrschung der „Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr" gefordert werden. Das ist weniger als das, was gemeinhin und auch im Gesetz (vgl. § 15 e Abs. 1 Nr. 6 StVZO) mit „Erster Hilfe" bezeichnet wird. Diese setzt bis zu einem gewissen Grad eine persönliche Eignung voraus, die nicht allgemein als gegeben angesehen, von einem Kraftfahrzeugführer auch nicht schlechthin gefordert werden kann. Die Kapazität der freiwilligen Hilfsorganisationen würde auch zur Zeit nicht ausreichen, wenn neben den bisher durchgeführten Ausbildungen auch noch über 1 Million Führerscheinbewerber jährlich in Erster Hilfe ausgebildet werden sollen. Schließlich ist der Zeitaufwand für die Ausbildung (8 Doppelstunden) in Anbetracht der allgemeinen zeitlichen Belastung der Bevölkerung zu hoch.

In einer nach § 6 Abs. 1 Nr. 1 StVG zu erlassenden Rechtsverordnung soll deshalb eine Ausbildung in „Sofortmaßnahmen an der Unfallstelle" verlangt werden. Dies sind die wichtigsten Kenntnisse und Fähigkeiten aus der Gesamtheit der Erste-Hilfe-Maßnahmen. Sie sollen den Laien befähigen, die dringlichsten Maßnahmen am Unfallort zu treffen (Sicherung der Unfallstelle, Bergung und Lagerung Verletzter, Atemspende, Blutstillung). Einen Lehrstoffplan für diese Ausbildung haben die freiwilligen Hilfsorganisationen in Zusammenarbeit mit der Bundesärztekammer und der Inspektion für das Sanitäts- und Gesundheitswesen der Bundeswehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Gesundheitswesen nach dem Stand der heutigen Erfahrungen aufgestellt. Die Ausbildung erfordert nach diesem Plan 2 bis 3 Doppelstunden.

Es erscheint gerechtfertigt, diese Ausbildung von allen Führerscheinbewerbern zu verlangen, denn

die Eignung der Person spielt hierbei eine geringere Rolle als bei den Maßnahmen der Ersten Hilfe;

die freiwilligen Hilfsorganisationen haben bestätigt, daß ihre Kapazität nicht überfordert würde; der Zeitaufwand ist verhältnismäßig gering und jedem Führerscheinbewerber zuzumuten.

Die Tatsache, daß die Sofortmaßnahme-Ausbildung nur für Kraftfahrer, nicht aber auch für die anderen Verkehrsteilnehmer vorgeschrieben wird, stellt keine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes dar. Kraftfahrer sind wegen des von ihnen benutzten Fahrzeugs nicht nur selbst (einschließlich der Mitfahrer) besonders gefährdet; sie bedeuten in der Regel auch für andere Verkehrsteilnehmer eine

größere Gefahr als Fuhrwerkslenker, Radfahrer oder Fußgänger. In 96 % aller Unfälle mit Personenschaden ist ein Kraftfahrzeug für die Verletzung oder Tötung eines Verkehrsteilnehmers die unmittelbare Ursache.

Zunächst soll die Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort nur von den Fahrerlaubnisbewerbern verlangt werden.

Falls sich diese Regelung bewährt, wird zu gegebener Zeit zu prüfen sein, ob auch von den Fahrerlaubnisinhabern zusätzlich eine Ausbildung in dieser Richtung verlangt werden muß.

Für Hilfsmaßnahmen am Unfallort sind nicht nur ausgebildete Helfer erforderlich, sondern auch Material, das die Hilfeleistung vielfach erst ermöglicht. Dieses Material muß sofort zur Stelle sein. Bisher besteht eine Rechtspflicht zum Mitführen von Verbandsmaterial nur für Kraftomnibusse (§ 35 h StVZO). Die vorstehenden Überlegungen führen aber folgerichtig zu der in der Öffentlichkeit auch bereits wiederholt erhobenen Forderung, die Rechtspflicht zum Mitführen von Verbandmaterial auf alle Kraftfahrzeuge, mindestens auf alle Kraftwagen, zu erstrecken. Eine solche Regelung ist das logische Gegenstück zu der Rechtspflicht für die Fahrerlaubnisbewerber, sich der Sofortmaßnahme-Ausbildung zu unterziehen.

Durchgreifende Bedenken hiergegen bestehen nicht, denn

> die Rechtsverordnung kann ausreichend bestimmt gefaßt werden, da der Arbeitsausschuß für Krankenhauswesen im Deutschen Normenausschuß die DIN A 13163 und die DIN B 13164 für Kraftfahrzeugverbandkästen entwickelt hat; die Kosten für die Beschaffung eines Verbandkastens (etwa 40 DM) bedeuten keine unzumutbare Belastung für den Kraftfahrer;
>
> es verstößt nicht gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung, daß der Führer eines Kraftfahrzeugs insoweit einer „Sonderregelung" unterworfen wird.

Das Mitführen von Verbandkästen soll daher unter Gewährung einer angemessenen Übergangsfrist Rechtspflicht werden — aus praktischen Erwägungen allerdings beschränkt auf Kraftwagen, da die Unterbringung von Verbandkästen bei motorisierten Zweiradfahrzeugen technischen Schwierigkeiten begegnen kann.

Die Einzelheiten werden durch eine Rechtsverordnung, die sich auf die durch Artikel 1 Nr. 3 dieses Gesetzes einzuführende Rechtsgrundlage stützen wird, geregelt.

Die Ermächtigung der neuen Nummer 4 des § 6 Abs. 1 StVG soll zugleich die Grundlage für weitere Rechtsvorschriften geben, die der Sicherheit der Fahrzeugbenutzer innerhalb des Fahrzeugs dienen. Ohne Anspruch auf Vollzähligkeit seien folgende Maßnahmen, an die in diesem Zusammenhang gedacht werden kann, genannt:

a) Verformungsfester Insassenraum mit vor- und nachgelagerten verformungsfähigen Teilen,

b) Entschärfung des Insassenraums, z. B. weiche Auskleidung, gepolstertes Armaturenbrett, versenkte Kurbeln, Knöpfe usw.,

c) Sicherheitslenksäulen und -räder,

d) unfallgerechte Türen und Türschlösser,

e) Ausrüstung mit Sicherheitsgurten,

f) bestimmte Maßnahmen des Brandschutzes, die sich nach Unfällen günstig auswirken können.

Diesen Maßnahmen ist gemeinsam, daß sie in erster Linie die Fahrzeuginsassen bei Unfällen vor Verletzungen schützen oder das Ausmaß der Verletzungen mildern sollen.

Es kann zweifelhaft sein, ob Verordnungen, die in erster Linie Verletzungen der Fahrzeuginsassen verhindern oder das Ausmaß solcher Verletzungen mildern sollen, unter den Begriff „Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen oder Plätzen" eingereiht werden können. Um hier Klarheit zu schaffen, soll der § 6 Abs. 1 durch die neue Nummer 4 ergänzt werden.

Dies hat zugleich zur Folge, daß die bisherigen Nummern 4 bis 6 dieser Bestimmung eine neue Bezifferung bekommen.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die Straßenverkehrs-Ordnung vom 13. November 1937 (Reichsgesetzbl. I S. 1179) verpflichtet die Besitzer von Grundstücken und Baulichkeiten aller Art, das Anbringen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu dulden, wenn dies auf der Straße selbst aus polizeilichen Rücksichten nicht zugelassen werden kann oder technisch nicht möglich ist (§ 3 Abs. 6). Wenn auch diese Vorschrift bisher ohne Schwierigkeiten gehandhabt werden konnte, so kann sie doch nicht in die neue Straßenverkehrs-Ordnung übernommen werden. Nach Artikel 14 des Grundgesetzes darf eine Enteignung, zu der auch die hoheitliche Beschränkung oder Belastung des Eigentums gehört, nur durch (formelles) Gesetz oder auf Grund eines (formellen) Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt.

Zwar wird in der Literatur auch die Ansicht vertreten, daß es sich nicht um ein Gesetz im formellen Sinn handeln müsse (Bonner Kommentar Rd. Nr. 112 zu Artikel 14 GG; Weber „Die Grundrechte" Bd. II S. 381; aA. von Mangoldt-Klein Anm. VII 7 b zu Artikel 14 GG mit weiteren Nachweisen).

Welcher Ansicht der Vorzug zu geben ist, kann dahingestellt bleiben. Die Aufnahme dieser Bestimmung in das Straßenverkehrsgesetz ist gerechtfertigt, weil das Straßenverkehrsgesetz keine ausreichende Ermächtigung für die Regelung in einer neuen StVO enthält. Es soll deshalb eine dem § 3 Abs. 6 StVO entsprechende Vorschrift in das Straßenverkehrsgesetz eingefügt werden.

Die Ergänzung des § 5 b StVO durch einen neuen Absatz 6 legt die Duldungspflicht der Anlieger im bisherigen Umfang fest. Sie bestimmt ferner, daß die Entschädigung in Geld zu leisten und wie sie

zu bemessen ist. Schließlich regelt sie, wer zur Leistung der Entschädigung verpflichtet ist.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Artikel 1 Nr. 1 ist ohne eine Ausführungsverordnung nicht praktikabel. Insbesondere muß hierin geregelt werden, in welcher Weise der Nachsuchende den Nachweis führen kann, daß er die Grundzüge der Versorgung Unfallverletzter im Straßenverkehr beherrscht. Es ist daher sinnvoll, diese Bestimmung erst nach Erlaß einer Ausführungsverordnung in Kraft treten zu lassen.

*

Bund, Länder oder Gemeinden werden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet. Die Entschädigungspflicht für das Anbringen oder Entfernen von Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen war bisher in § 3 Abs. 6 StVO geregelt und soll aus den in der Begründung zu Artikel 1 Nr. 2 angegebenen Gründen in das Straßenverkehrsgesetz übernommen werden.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Die **Eingangsworte** sind wie folgt zu fassen:

   „Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen."

   Begründung

   Das Gesetz bedarf gemäß Artikel 84 Absatz 1 GG der Zustimmung des Bundesrates, weil in Artikel 1 Nr. 2 Satz 5 des neu angefügten Absatzes 6 des § 5 b) das Verwaltungsverfahren der Länder geregelt wird.

2. **Artikel 1 Nr. 3**

   In § 6 Abs. 1 Nr. 4 sind nach dem Wort „Ausmaß" die Worte „oder Folgen" einzufügen.

   Begründung

   Durch die neue Ermächtigungsvorschrift soll u. a. vorgeschrieben werden können, daß in Kraftwagen ein Verbandskasten mitgeführt werden muß. Der Wortlaut der Regierungsvorlage („um die Insassen bei einem Verkehrsunfall vor Verletzungen zu schützen oder deren Ausmaß zu mildern") dürfte nur die — gleichfalls beabsichtigten — Vorschriften über die Sicherheit der Fahrzeuginsassen ermöglichen. Durch das Mitführen von Verbandszeug wird aber ein Insasse weder vor einem Unfall geschützt noch wird das Ausmaß der Verletzung gemildert. Die vorgesehene Ergänzung ist also zu Erreichung des beabsichtigten Zwecks erforderlich.

3. **Artikel 3** ist wie folgt zu fassen:

   „Artikel 3

   Dieses Gesetz tritt mit Ausnahme des Artikels 1 Nr. 1 am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 1 tritt am 1. Juni 1969 in Kraft, sofern nicht der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates einen früheren Zeitpunkt festsetzt."

   Begründung

   Die Bestimmung des Zeitpunktes des Inkrafttretens einer Vorschrift ist Teil der Normsetzung. Der Gesetzgeber kann diese Bestimmung nur dann dem Verordnungsgeber überlassen, wenn er ihn ausdrücklich hierzu ermächtigt. Artikel 3 der Regierungsvorlage enthält keine derartige Ermächtigung.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Die Bundesregierung stimmt der Stellungnahme des Bundesrates zu.

Da das Straßenverkehrsgesetz inzwischen durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503) erneut geändert worden ist, muß Artikel 1 Satz 1 des Gesetzentwurfs nunmehr wie folgt lauten:

„Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (EGOWiG) vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzblatt I S. 503), wird wie folgt geändert: . . . . ."